

## Leidenschaft fürs Leben

Unser Autor Jürgen Ponath schildert seine persönlichen Erinnerungen an den Opel Olympia. Das komfortable Gegenstück zum sportlichen Rallye-Kadett ließ Herzen schneller schlagen

„Papa, darf ich vorne sitzen?“ Mit einem unmissverständlichen Nein wird meinem Ansinnen eine Absage erteilt. Stattdessen öffnet mein Vater ehrfürchtig die Autotür und gibt mir mit einer zackigen Kopfbewegung zu verstehen, dass ich auf dem Gestühl im Fond Platz nehmen soll: „Hier hinten ist für Dich und Deine Schwester genug Platz.“ Wir schreiben das Jahr 1970. Ich bin sieben Jahre alt. Erstklässler. Mein intensivstes Erlebnis bestand bisher in der zermürenden Halbfinal-Niederlage der deutschen Fußballnationalmannschaft bei der WM in Mexiko. Die Italiener hatten uns mit 4 : 3 in der Verlängerung geputzt. Mein Vater hat genau jetzt einen intensiven Moment. Kurz zuvor hatten wir unser neues Auto in Empfang genommen. Flammneu steht er da. Schwarzes Vinyl Dach. Ganz in Rot. Ein wunderbarer Opel Olympia Coupé. Gehört der uns? Natürlich! Herrlich. Nach der Niederlage fiel uns der Abschied vom Italo-Vorgänger unserer Neuerwerbung sowieso nicht schwer.

Opel Magazin  
Ausgabe 1-2007

Chefredaktion  
Günter  
Wiechmann

WKM  
Wiechmann  
Kommunikations-  
Management

### Objekt der Begierde: Kadett B Rallye

Gut, wir haben ein schönes Auto. Klar. Mit seinem Äußeren und seiner sprichwörtlichen Zuverlässigkeit hat sich unser Olympionike im Glanz von Kapitän, Admiral oder Diplomat gesonnt. Schon damals hat die Modellvielfalt Kunden vor schwere Entscheidungen gestellt. Der luxuriöse Olympia war das perfekte Gegenstück zum sportlichen Rallye-Kadett. Opel hatte für alle Ansprüche das passende Modell. Auch für meine. Ich war traurig, dass wir keinen Kadett B Rallye gekauft haben. In Gelb. Mit der charakteristischen Motorhaube und den schwarzen Rallyestreifen an der Seite. Als Kurzhuber schöpfte unser Roter 60 Pferde aus dem 1,1-Liter-Motor. Mein Liebling hätte es in der 1,9-Liter-Variante auf sagenhafte 90 PS gebracht. Statt Luxus wie ein ausgeklügeltes Belüftungssystem gab es dort Sport pur: Scheibenbremsen vorn, Bremskraftverstärker, Halogenweitstrahler und Dreipunktsicherheitsgurte sowie Drehzahlmesser samt Ölmanometer. Wenn er sich nur anders entschieden hätte ... Wir wären die Könige der Autobahn gewesen. Meinem Vater war das nicht wichtig. Seine Beweggründe waren andere: Qualität und Zuverlässigkeit. Der Name Opel war für ihn eine Abkürzung

für „Ohne Probleme Ewiges Leben“. Das war's, was zählte. Daran gab es nun wirklich nichts auszusetzen.

### **Annäherung im Serpentinengeflecht**

150.000 Kilometer und acht Jahre später nannten wir den Olympia immer noch unser Eigen. Er hatte uns einige Male nach Italien in den Urlaub gebracht. Ein Höhepunkt war jedes Mal der Anstieg zum St. Gotthard. Mal ganz abgesehen von der obligatorischen Schneeballschlacht auf dem Gipfel der Passstraße hatten wir im Serpentinengeflecht regelmäßig die Nase vorn. Größere und schnellere Autos – am Berg haben wir sie alle abgehängt. Während die „Konkurrenz“ mit geöffneten Motorhauben ihren kraxelnden Vehikeln eine Verschnaufpause gönnen musste, zogen wir gnadenlos vorbei. So haben wir uns gegenseitig angenähert. Ich verstand die Entscheidung meines Vaters. Im Gegenzug hat er die Seitenstreifen aufgeklebt.

### **Erlebnis, das zusammenschweißt**

In der Zwischenzeit hatte ich den Italienern die Schmach von 1970 verziehen. Sie hatten das Finale gegen Brasilien verloren. Und wir sind 1974 Weltmeister geworden. Ich hatte nicht nur meinen Frieden mit Pizza, Pasta & Co gefunden, sondern auch das gesteigerte Interesse an den jungen Signorinas. Mit 15 wusste ich die Qualität und Zuverlässigkeit unseres Coupés mehr zu schätzen. Mit ihm konnte ich schnell zu den Strandschönheiten kommen und am Dolce Vita teilhaben. Reparaturen? Pannen? Damit mussten sich andere Autos rumschlagen. Bis es uns dann doch erwischt hat. In Mailand: Wir stehen im Stau vor einer Mautstation. Am Haltepunkt für moderne Wegelagerei kommt ein Italiener wild gestikulierend auf unseren Olympia zugelaufen und schreit: „Aqua, aqua!“ Er zeigt auf den Boden, wo sich gerade eine Wasserlache ihren Weg bahnt. Süffisant lächelnd und mit der Abgeklärtheit eines Siegers klettert mein Vater aus dem Wagen: „Wasserpumpe!“ Seine Diagnose trifft zu. Wenn die Olympioniken überhaupt eine Panne haben konnten, dann nur die leidige Pumpe. Ein Unglück war's nicht. Wir hatten das passende Ersatzteil dabei und es wurde noch vor Ort eingebaut. Geschichten wie diese schweißen zusammen – fürs Leben. Übrigens: Mein Wunsch nach einem Sportwagen wurde auch noch erfüllt: 1979 haben wir den Roten gegen einen Manta eingetauscht. Der flache Sportler war später auch das erste Auto, das ich selbst fahren durfte. Ach ja, mein Schwiegervater ist Italiener. Sein erstes Auto war ein Opel

Rekord Caravan. Aber das ist eine andere Geschichte.

### **Infokasten | Opel Kadett B**

#### **Kadetten unter sich: Technologieträger in der Kompaktklasse**

„Das Ziel war die Schaffung eines Wagens, der bei niedrigem Preis, bequemen Raumabmessungen und bei höchster Wirtschaftlichkeit seinen Insassen alle Annehmlichkeiten und die volle Leistung eines modernen Wagens bietet.“ Mit diesen Worten stellte Opel am 2. Dezember 1936 der Öffentlichkeit den ersten Kadett vor. Diese Anforderungen galten auch für spätere Baureihen. Mit dem Kadett B, der zwischen 1965 und 1973 in Bochum gebaut wurde, konnte sich Opel die führende Stellung auf dem Pkw-Markt in Deutschland zurückerobern. Als das letzte B-Modell im Jahr 1973 vom Band lief, lag der Marktanteil von Opel bei 20,7 Prozent. Insgesamt 2.610.650 Kadett B wurden in nur neun Produktionsjahren verkauft. Vom Kadett B Rallye als Technologieträger wurden mehr als 100.000 Modelle abgesetzt. Das Schwestermodell des Kadett B – dem Olympia – brachte es zwischen 1967 und 1970 auf insgesamt 80.637 Exemplare.